Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/7900

14. 09. 90

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Frau Teubner, Frau Vennegerts und der Fraktion DIE GRÜNEN
— Drucksache 11/7714 —

Absturz einer Sidewinder-Rakete am 19. Juli 1990 und militärische Flüge von Alarmrotten

Am Donnerstag, dem 19. Juli 1990, „verlor" ein Kampfflugzeug vom Typ Phantom F4 der Bundeswehr bei einem Übungsflug über dem Schwarzwald auf Schramberger Gemarkung eine scharfe Sidewinder-Rakete. Nachdem sich ein vergleichbarer Vorgang in derselben Region bereits 1982 abspielte, fragen wir die Bundesregierung:

I. *Alarmrotten der Bundeswehr und Flug am 19. Juli 1990*

I.1 Mit welchem Auftrag startete die Alarmrotte der Bundeswehr mit den beiden Phantom F4 am 19. Juli 1990 auf dem Fliegerhorst Pferdsfeld in Rheinland-Pfalz?

Es handelte sich um einen Alarmeinsatz zur Überprüfung der Einsatzbereitschaft.

I.2 Welcher Zielort wurde von den beiden Phantom F4 am 19. Juli 1990 angeflogen?

Alarmrotten werden keine Zielorte, sondern Einsatzräume zugewiesen, im vorliegenden Falle der Luftraum über dem Schwarzwald.

I.3 Wie verlief die exakte Fluglinie von Rheinland-Pfalz in den Schwarzwald, und welche Ortschaften über 5 000 Einwohner wurden dabei überflogen?

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Parlamentarischen Staatssekretärs beim Bundesminister der Verteidigung vom 13. September 1990 übermittelt. Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Der Anflug in den Einsatzraum erfolgte in 5 000 Fuß (ca. 1 500 m) Höhe; Routenverlauf: Pferdsfeld Graben – Nagold – Schramberg.

I.4 Welche unidentifizierten, in den Luftraum eingedrungenen Luftfahrzeuge sollten von den beiden Phantom F4 geflogen werden?

Keine; bei Einsätzen zur Überprüfung der Einsatzbereitschaft befinden sich auch die Zielflugzeuge unter Radarkontrolle.

I.5 Welche Gesamtzahl von Kampfflugzeugen umfaßt die Alarmrotte, die am 19. Juli den Einsatz über dem Schwarzwald flog?

Zwei (siehe auch Frage II. 1).

I.6 Welche Alarmrotten sind in welcher Stärke an welchen Orten in der Bundesrepublik Deutschland stationiert?

Alle in der Bundesrepublik Deutschland stationierten und der NATO unterstellten Luftverteidigungsverbände stellen je eine Alarmrotte.

Standortangaben unterliegen der militärischen Geheimhaltung.

I.7 Sind Alarmrotten der Bundeswehr auch im Ausland stationiert?

Nein.

I.8 Wie viele Alarmrotten bzw. deren Kampfflugzeuge sind im Rahmen der NATO-Verteidigung grundsätzlich mit scharfer Munition in Alarmposition?

Alle Luftverteidigungsverbände der NATO stellen je eine Alarmrotte, die mit Einsatzmunition bewaffnet ist.

I.9 Wie viele Einsätze der Alarmrotten der Bundeswehr werden jährlich

a) mit Waffenattrappen

b) mit scharfer Gefechtsmunition

geflogen?

Alle Alarmrotten sind mit Einsatzmunition beladen.

Jährlich werden etwa 2 000 Einsätze durchgeführt. Diese Anzahl ist erforderlich, um die im Rahmen der Wahrnehmung lufthoheitlicher Aufgaben notwendige Reaktionszeit zu gewährleisten.

II. *Bewaffnung der Phantom F4 mit Sidewinder-Raketen und deren Bedrohungspotential*

II.1 Über welche Waffensysteme verfügen die beiden Phantom F4, die am 19. Juli 1990 den Einsatz über dem Schwarzwald geflogen haben?

Bordkanone M61 und Luft-Luft-Lenkflugkörper AIM 9L.

II.2 Welche der mitgeführten Munitionsarten waren am 19. Juli 1990 „scharf"?

An Einsatzmunition waren Luft-Luft-Lenkflugkörper und Bordkanone geladen.

II.3 Handelt es sich bei der am 19. Juli 1990 abgestürzten Sidewinder-Rakete um ein (in Lizenz) gefertigtes Produkt des europäischen Sidewinder-Generalunternehmers, der Bodenseewerk Gerätetechnik (BGT)?

Ja.

II.4 Um welchen Sidewinder-Typ mit welcher Sprengkraft und welcher Reichweite handelte es sich bei der am 19. Juli 1990 verlorenen Rakete?

Es handelte sich um einen Luft-Luft-Lenkflugkörper vom Typ AIM 9L mit einem Gefechtskopf von ca. 9 kg.

Reichweitenangaben unterliegen der militärischen Geheimhaltung.

II.5 Wie beurteilt die Bundesregierung die Aussage der Sidewinder-Werbung der BGT, wonach der „AIM 9L Sidewinder zur Zeit der leistungsfähigste Kurzstrecken-Luft-Luft-Flugkörper der Welt" ist?

Die Bundesregierung ist nicht bereit, Werbeaussagen von Firmen zu kommentieren.

II.6 Welche vermeintlich feindlichen Ziele lassen sich mit Sidewinder-Raketen im Luftraum abschießen?

Alle Luftziele, die Infrarot-Energie abstrahlen.

II.7 Wie beurteilt die Bundesregierung die folgende Sidewinder-Werbung der Firma Bodenseewerk Gerätetechnik: „Der überschallschnelle ‚fire and Forget'-Flugkörper ist in der Lage, mit seinem modernen Infrarotsuchkopf Ziele aus allen Richtungen zu bekämpfen"?

Siehe Antwort zu Frage II.5.

II.8 Wie beurteilt die Bundesregierung die Aussage eines Mitarbeiters eines Jagdbombergeschwaders, wonach der Abschuß des zweiten Phantom-Jägers durch die Sidewinder-Rakete möglich gewesen sei (zitiert nach Schwarzwälder Bote vom 28./29. Juli 1990)?

Ein Abschuß des zweiten Luftfahrzeuges der Alarmrotte ist auszuschließen.

Der Suchkopf des Lenkflugkörpers muß vor dem Abschuß durch die Luftfahrzeugbesatzung auf das Ziel „fixiert" (aufgeschaltet) werden.

Ein „selbständiges" Suchen und Aufschalten des Suchkopfes auf ein Ziel nach dem Abschuß erfolgt nicht.

II.9 Trifft die Aussage des Schwarzwälder Boten vom 28./29. Juli 1990 zu, wonach „auch Verkehrsmaschinen und kleinere Sportflugzeuge gefährdet" gewesen sein?

Nein.

Eine Gefährdung von Verkehrsmaschinen setzt voraus, daß sie sich innerhalb der begrenzten Reichweite des LFK befinden. Dieses wird durch die vorgeschriebenen horizontalen und vertikalen Sicherheitsabstände zwischen zivilem und militärischem Flugbetrieb ausgeschlossen. Eine Gefährdung von Sportflugzeugen ist aufgrund der geringen Wärmeabstrahlung dieser Lfz nicht gegeben.

II.10 Trifft die Aussage des Pressesprechers des Bundesverteidigungsministeriums, Oberstleutnant Frank Salis, zu, gemäß der die Sidewinder-Rakete durch ein „qualifiziertes hitzeempfindliches System" gesteuert werde und die Rakete durch entsprechende elektronische Schaltungen auf schnellbewegliche warme Ziele, die auch kilometerweit entfernt sein können, ausgerichtet ist?

Ja.

II.11 Welche Folgen hätte ein Absturz der Sidewinder-Rakete am 19. Juli 1990 direkt auf den Schenkenzeller Ortsteil Wittichen gehabt?

Die Bundesregierung ist nicht bereit, hypothetische Fragen zu beantworten.

II.12 Wie beurteilt die Bundesregierung die Aussage eines Mitglieds der Freiwilligen Feuerwehr Kaltbrunn-Wittichen, wonach nur mit Glück ein Waldbrand vermieden worden sei?

Die Aussage kann nicht beurteilt werden.

II.13 Ist die Bundesregierung darüber informiert, daß nur wenige Kilometer vom Unfallort entfernt die Hauptfluglinie Frankfurt–Zürich verläuft, und teilt die Bundesregierung die Befürchtung, daß es auch möglich gewesen wäre, daß eine dieser zivilen Linienmaschinen mit Hunderten von Passagieren als „schnellbewegliches warmes Ziel" hätte abgeschossen werden können?

Der Verlauf der Luftstraße ist bekannt.

Zum zweiten Teil der Frage wird auf die Antworten zu den Fragen II.8 und II.9 verwiesen.

III. Technischer Defekt der am 19. Juli 1990 abgestürzten Sidewinder-Rakete

III.1 Wie beurteilt die Bundesregierung die Aussage im „endgültigen Untersuchungsbericht", wonach ein Kurzschluß im elektronischen System infolge einer Scheuerstelle im Verbindungskabel zum Absturz der Sidewinder-Rakete geführt hat?

Die Aussage ist zutreffend.

III.2 Wie kann die Sicherheit der Bevölkerung gewährleistet werden, wenn die Bundeswehr nicht einmal in der Lage ist, Kabelisolierungen sachgemäß zu überprüfen und zu warten?

Diese Beanstandung wurde erstmalig festgestellt. Maßnahmen, die eine Wiederholung dieser Art ausschließen, sind unverzüglich getroffen worden.

III.3 Trifft die Annahme zu, daß die Sidewinder-Rakete „scharf" war und der Selbstzerstörungsmechanismus deshalb in Kraft trat, weil die Rakete kein Zielobjekt mit Hitzeentwicklung finden konnte?

Der Lenkflugkörper wurde mit Verlassen des Außenlastträgers geschärft.

Die AIM 9L verfügt über keine Selbstzerstörungsvorrichtung. Zur Frage der Zielauffassung wird auf Antwort zu Frage II.8 verwiesen.

III.4 Für wie glaubhaft erachtet die Bundesregierung die Aussage des Fregattenkapitäns Stefan Lang, daß es sich bei dem Sidewinder-Absturz um einen „einmaligen Vorgang" gehandelt habe (Schwarzwälder Bote vom 1. August 1990), nachdem sich bereits 1982 über der Gemarkung Schramberg ein Sidewinder-Absturz ereignet hat?

Der Verlust des Lenkflugkörpers 1982 hatte andere Ursachen, die u. a. dazu führten, da der Flugkörper nicht „geschärft" war. Insofern kann obige Aussage bestätigt werden.

III.5 Teilt die Bundesregierung die Ansicht, wonach die Vielzahl von Unfällen mit Kampfflugzeugen belegt, daß die übertechnisierten Kampfmaschinen von Piloten nicht mehr zuverlässig gesteuert und von Technikern nicht mehr einwandfrei gewartet werden können?

Nein.

IV. *Flugbewegungen über dem Schwarzwald und Konsequenzen aus dem Sidewinder-Unfall*

IV.1 Treffen die Aussagen einer großen Zahl von Betroffenen zu, wonach die militärischen Flugbewegungen über dem Schwarzwald seit dem Zusammenstoß zweier kanadischer Kampfflugzeuge über dem Stadtgebiet von Karlsruhe weiter zugenommen haben?

Nein.

IV.2 Welche statistischen Erhebungen existieren über die militärischen Flugbewegungen in der Rheinebene, über dem Schwarzwald und dem Gebiet zwischen Schwarzwald und der Schwäbischen Alb

a) bezüglich Flügen der Bundesluftwaffe,

b) Flügen der alliierten Streitkräfte?

Keine.

IV.3 Die unglaublich hohe Zahl von militärischen Flugbewegungen über dem Schwarzwald legt die Vermutung nahe, daß die verteidigungsrelevanten Aspekte von Militärflügen über die Folgen für das ökologische Gleichgewicht im Schwarzwald (Vegetationssterben/Waldsterben) gestellt werden.

Teilt die Bundesregierung diese Auffassung?

Nein.

Die Umweltbelastung durch den militärischen Luftverkehr ist sehr gering. Dies wurde in einer Ende 1988 vorgelegten Studie des TÜV Rheinland e.V. nachgewiesen. Der Anteil des zivilen und militärischen Luftverkehrs an der Schadstoffemission durch den gesamten Verkehr in der Bundesrepublik Deutschland liegt bei etwa einem Prozent. Der größte Teil der von Flugzeugen erzeugten Schadstoffe wird, wegen des geringen Anteils von Tiefflügen am Gesamtflugaufkommen, in größeren Höhen der Atmosphäre emittiert. Aufgrund der natürlichen Luftbewegung und Durchmischung kann annähernd von einer großräumig gleichmäßigen Verteilung ausgegangen werden.

Wegen des insgesamt sehr niedrigen Schadstoffanteils des Luftverkehrs und der im wesentlichen großräumigen Verteilung der Schadstoffe kann von einer signifikanten Umweltbelastung durch militärischen Flugbetrieb im allgemeinen und durch militärische Tiefflüge im besonderen nicht die Rede sein.

IV.4 Setzt die Bundesregierung touristische Aspekte (Erholungs- und Freizeitwert des Schwarzwaldes sowie Arbeitsplätze durch Tourismus) im Schwarzwald niedriger an als militärische Erwägungen?

Nein.

IV.5 Wie beurteilt die Bundesregierung angesichts der Entspannung im Ost-West-Konflikt die Aussage von Oberstleutnant Salis, daß „Luftraumverletzungen durch Flugzeuge des Warschauer Pakts" zu befürchten seien?

In den Gesprächen wurde nicht von einer „Befürchtung" von Luftraumverletzung durch Luftfahrzeuge des Warschauer Paktes gesprochen, sondern erwähnt, daß auch solche Luftraumverletzungen nicht auszuschließen sind. In diesem Zusammenhang wurde auf den Einflug und Überflug des unbemannten sowjetischen Kampfflugzeuges hingewiesen.

IV.6 Wie beurteilt die Bundesregierung die folgende Aussage von Oberstleutnant Salis: „Bei bestimmten Einsätzen können wir nicht auf Gefechtsköpfe verzichten." (zitiert nach Schwäbische Zeitung vom 26. Juli 1990)?

Die Aussage trifft zu. Bei Einsätzen zur Wahrnehmung lufthoheitlicher Aufgaben sind die dafür eingesetzten Luftfahrzeuge gemäß internationaler Gepflogenheit bewaffnet.

IV.7 Wie rechtfertigt die Bundesregierung die Tatsache, daß bereits wenige Tage nach dem Sidewinder-Unfall wieder Luftkampfübungen im Tiefflug über der Unfallregion stattfanden, wie von Augenzeugen beobachtet wurde?

Der Verlust des Lenkflugkörpers steht in keinem Zusammenhang mit Tiefflug. Ebenso werden Luftkampfübungen nicht im Tiefflug durchgeführt.

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51, Telefax (02 28) 36 12 75
ISSN 0722-8333